

Obsah

UDÁLOSTI 6

- Dopravní logistika v Brně 8
- Přídavná zařízení a jejich volba 9
- Veletrh absencí 10
- Závěry vědecké konference 11

TECHNIKA

- Celistvý přístup a obalová logistika 12
- Elektrické motorové vozíky v provedení retrak 13
- Logistika mají vyhlídky na dobrou kariéru 15
- K plynovému pohonu 16
- Trendy postavení logistiky v podniku 16

LOGISTIKA PLUS

- Tvorba informačního systému pro provoz skladového hospodářství 17
- Standardní programy pro sklady a vychystávání zakázek 20
- Profesionální poradenství pro optimální řešení 21
- Logistika – nástroj řízení podniku v krizovém období 22
- O logistice pro příští století 23
- Kde jedno k druhému patří 24
- Nástroje řízení výrobních variant 26
- Nejlepší pomocná síla 27
- Logistické požadavky u elektronického obchodování 29
- Informační systémy pro dopravu 30

REVUE

- Logisticky orientované systémy řízení výroby 31

SPEKTRUM

- Směry vývoje kontejnerové lodní dopravy 34
- Zajímavosti 35 – 36
- Rychlé a speciální služby 37
- Noční expresní doprava 38
- Identifikace ocelových nosičů 38
- Pro kvalitní hromadnou přepravu 39
- Novinky Německé pošty 40
- Nové cesty logistické integrace 40
- Pro bezpečnost tunelů 41
- Uplatnění logistických principů v řízení zakázek hutního podniku 42
- Novinky a zajímavosti z Invexu 43
- Nové ADR a RID později 43

Ve zkratce ● **Přehlednutý seminář** ● Jubilejní Intrama ● **Logistika jako podpora investiční výstavby** ● Motorové vozíky – kvalifikační a bezpečnostní požadavky ● **Seminář ČLA** ● Elektronický obchod pro Makro ● **Lokomotiva pro podmořský tunel**

Oblíbenost retraků spočívá v jejich základní koncepci: zdvihací zařízení, tedy sloup, je posuvné vpřed. Takto řešený vozík může být kratší než klasický čelní vozík s protizávažím. Srovnatelný čelní vysokozdvizný vozík s protizávažím má proti retraku stejného výrobce zhruba o 30 % větší nároky na manipulační uličku. Hned z počátku je však nutno konstatovat, že i jejich cena bývá o obdobné procento vyšší než u srovnatelného čelního vozíku.

Nejčastěji řešenou problematikou při tvorbě informačních systémů byla softwarová podpora činností spojených s manipulací a skladováním materiálu ve velkých skladech s řízeným ukládáním materiálu na definované adresy (místa uložení). V mnoha případech šlo o softwarové řešení přímo komunikující s technickými prostředky určenými pro manipulaci s materiálem. Zcela přirozeně vznikla myšlenka vytvoření univerzálního aplikačního softwaru (ASW), který by se skládal z modulů řešících všechny obecné funkce potřebné k řízení takových skladů.

Sledujeme-li historický vývoj logistiky jako výrazné oblasti managementu, vidíme, že i v českém regionu byly první úspěchy dosahovány při změnách systému řízení konečného článku logistických řetězců, v distribuci. Teprve enormní tlak a síla velkých distribučních firem a jejich požadavky na služby poskytované výrobcí vedou konečně k situaci, kdy výrobci intenzivně vyhledávají cesty, jak v mnohem větší míře využít moderní systémy řízení výroby, bez nichž nelze v ostré konkurenci obstát.

Po uzavření Montblanského tunelu a katastrofě v Tauernském tunelu (dálnice Salzburg – Villach) přišla opět na přetřes otázka bezpečnosti provozu v silničních tunelech. Příkladem prevence je alpský tunel Fréjus na dálnici A 43 mezi Francií a Itálií.